

IRK FERENC

A közlekedésrendészetről mint a rendészettudomány egyik fontos kutatási tárgyáról

*„Ez az a ház, ahol semmi se változik
Ez az a ház, ahol áll az idő”*
(Bródy János)

Jelen tanulmányt elsősorban a címbeli téma uralja. Ennek részeként azonban ki kívánok térni a múlt- és jelenbeli rendészeti felsőfokú oktatást érintő néhány zavaró jelenségre is.

A közlekedésrendészetet mint elemzésünk tárgyát leginkább *két nagy alcsoportra osztva szokás vizsgálni*. Ezek egyike a *forgalomfelügyelet* (amit Magyarországon helytelenül, szűkített értelmezéssel, közlekedés-ellenőrzésnek szokás titulálni). A másik alcsoportba soroljuk a balesetek bizonyos, egyéb jogszabályokban meghatározott körén belül a *helyszíni szemlét* (amit sokan, megint csak hibásan, baleseti helyszínelésként aposztrofálnak) és azt követő *vizsgálatot*.

Már e helyütt megemlítem, hogy *ez utóbbi témakörrel a továbbiakban nem kívánok foglalkozni*, ezért csupán azt jegyzem meg, hogy a baleseti helyszínelők és vizsgálók munkája alapvetően megegyezik a *Finszter Géza* által alkalmazott szakmai-ágazati feladatok szerinti kategorizálásban a bünyügyi rendőrség tevékenységével.¹ A forgalom felügyeletét ellátó közlekedésrendészet viszont ugyane csoportosítás szerint a közbiztonsági rendőrség részének tekinthető.

A forgalomfelügyeletet ellátó közlekedésrendészet helye a közbiztonság megóvásában

Nem szükséges különösebben érvelni azon állítás mellett, miszerint az állampolgár a rendőrséget alapvetően aszerint minősíti, hogy közvetlenül vagy közvetve (például ismerősök véleménye vagy a média keltette benyomások²

¹ Finszter Géza: Rendészetelmélet. Nemzeti Közszerológiai Egyetem, Budapest, 2014, 202–203. o.

² A rendőrség médiakezelésének kritikáját egy másik tanulmányomban részletesen elemeztem. Lásd Irk Ferenc: Viktimológia; közösségi és szituációs bűnmegelőzés. E tanulmány a Magyar Rendészettudományi Társaság Határrendészeti Tagozat Pécsi Szakcsoport és a Magyar Hadtudományi Társaság Ha-

hatására) milyen véleményt alakít ki azokról a rendőrökről, akik a közterületeken őt megvédeni és segíteni hivatottak. Az emberek túlnyomó többségét hidegen hagyják a bűnözés alakulásáról vagy a rendőrség intézkedési aktivitásáról kiadott közlemények, az ezeket támogató különféle statisztikai adatok. A polgárt (egy amerikai szlogent szabadon idézve) egy dolog érdekli: ha bajba kerül, rendőrt vagy inkább egy hippit hívjon-e segítségül. Más szavakkal: a biztonságérzet (szakszerűbb megfogalmazással: a szubjektív biztonság minősége) a döntő és nem az, hogy egy adott területen mekkora a lakosság számához viszonyított rendőrsűrűség. Ezért van igaza Finszternek, aki szerint „*a közvélemény a rendészetet a rendőrrel azonosítja, akivel a közterületeken és a közlekedésben találkozhat, akitől a megtámadott segítséget remél, a jogsértő pedig azt, hogy elkerülheti*”³.

Finszter hangsúlyozza, hogy „*...a közbiztonság társadalmi termék, amely az egyének és a közösségek tevékenységéből, az állami szervek hatósági intézkedéseiből, a polgárok önvédelmi képességeinek és a vállalkozói piac nyújtotta szolgáltatások együtteséből alakul ki*”⁴.

Leszögezhetjük, hogy a közbiztonságot a közrendvédelem szolgálja azáltal, hogy „*a közterületek rendjét biztosítja, alapvető rendészeti funkciója az őrködés, a jelenlét*”⁵. A már említett forgalomfelügyelet megfelel ennek a funkciónak.⁶ A forgalomfelügyeletet ellátó (tehát őrködő) közlekedésrendészeti munka ezért része a közrendvédelemnek. De csak része, és korántsem tehető egyenlőséggel a lakókörnyezeti közbiztonságot általában és a közúti közlekedésbiztonságot speciálisan óvó rendőri tevékenység közé annak ellenére, hogy általános megközelítésből kiindulva az említett két munkavégzés között számos vonatkozásban azonosságokra bukkanhatunk. (Így például mindkettő problémaorientált, azaz intézkedési stratégiája mindkettőnek pro-

tárőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja által 2015. június 25-én, a *Modernkori veszélyek rendészeti aspektusai* címmel Pécsen megrendezett nemzetközi tudományos konferencián *Rendőrség az internetvilág labirintusában* címmel elhangzott előadásom alapján készült. Pécsi Határőr Tudományos Közlemények, XVI. 2015, 11–22. o.

3 Finszter Géza: i. m. 11. o.

4 Finszter Géza: A rendészet elmélete. OKRI-KJK-Kerszöv, Budapest, 2003, 208. o.

5 Finszter Géza (2014): i. m. 196. o.

6 Az már egy másik kérdés, hogy távolosan mennyire volna kívánatos eleve tényként kezelni azt a megközelítést, hogy a „közlekedésrendészet önálló szolgálati ággként minden bizonnyal a centralizált államrendőrségi szisztémában található meg a maga helyét”. Így: Finszter Géza (2014): i. m. 196. o. Vitába azért nem szállok e megállapítással, mert ma a rendőrség teljes közrendvédelme centralizált, s a belátható időben ebben nem várható változás. Azonban megemlítem, hogy maradéktalanul egyetértek Finszterrel, aki szerint „A jelenlét a leginkább decentralizálható funkció, az önkormányzati rendőrség alapvetően közrendvédelmi feladatokra létesíthető”. Uo.

aktív, megelőzés-központú, vagy mindkettőt kockázatelemzés nyomán lehet célszerűen megszervezni.⁷⁾ Az ügynevezett célszemélyek és a konkrét módszerek azonban többnyire jelentős eltéréseket mutatnak.⁸⁾

Éppen ezek az eltérések indokolják a forgalomfelügyelet specializációját. *A közlekedés biztonsága feletti őrködésnek sajátos feladatai és módszerei* vannak, amelyek speciális ismereteket és különleges felkészültséget igényelnek. Arról sem feledkezhetünk el azonban, hogy a bűnözés elkövetési formáiban bekövetkező változások egyre több feladatot rónak az elvileg csak a közlekedésbiztonság megóvására hivatott rendőrökre. Az ügynevezett *utazó bűnözés* a motorizáció fejlődésében, továbbá a kommunikáció mennyiségében és minőségében bekövetkezett változások következtében mind gyakrabban teszi kényszerű szükségsszerűséggé, hogy a forgalomfelügyeletre hivatott közlekedésrendészet a közrend egészének védelme érdekében bizonyos, főként preaktívnak tekinthető beavatkozásokat hajtson végre, vagy legyen ilyen akciók részese.⁹⁾

A forgalomfelügyelet alaptevékenységéről

A *közúti közlekedésbiztonság* a közlekedő ember, az úton közlekedő jármű és az előbbi kettőt körbe vevő környezet kedvező összhangjának produktuma. A közlekedés területén a *kontrolltevékenységet a forgalomfelügyelet* (és ennek részeként a közlekedés-ellenőrzés) látja el. Ennek legfőbb *feladata*, hogy a rendőrség a rendelkezésére álló eszközökkel élve az említett három tényező kényes egyensúlyát *optimalizálja*. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a közlekedők minden körülmények között képesek legyenek a rájuk vonatkozó

7 Uo. 183. o.

8 Megemlítem: a közrend és a közlekedésbiztonság két külön halmazát hosszú időn keresztül a közbiztonság fogalma fogadta be. Ezt a felfogást tükrözi vissza a korábbi Rendőrtiszti Főiskola, valamint a jelenlegi Nemzeti Közzolgálati Egyetem Rendészettudományi Karának tanszéki és csoportfogalma. E szerint tehát a közrendvédelem és a közlekedésrendészet összességében szolgálja a közbiztonságot. A rendőrség strukturális felépítése viszont időről időre ingadozott a két felfogás között, ami abban mutatkozott meg, hogy a közlekedésrendészet hol önállósodott, hol bele- (vissza-) olvadt a közrendvédelem szervezetébe.

9 Ez a feladat számos európai országban (például Németország, Svédország, Finnország) már évtizedekkel ezelőtt megtörte a közlekedésrendészeti feladatok kizárólagos ellátásának gyakorlatát. Főként a terrorizmus terjedése egyrésről, a veszélyes bűnözők jellemzően autópályákon való gyors helyváltoztatása másrésről teremtett olyan helyzetet, hogy a közlekedési felügyeletet ellátó járőrök ténykedése kiegészült bűnmegelőzési feladatokkal, kiemelten járművek mozgásának követésével és járműrendszámok priorálásával.

műszaki és tájékoztatói követelményeknek megfelelő sebesség megválasztására, ezáltal a balesetek elkerülésére. Ebből pedig az is következik, hogy a rendőrség nem elégedhet meg a közlekedés résztvevőinek normakövető magatartásra ösztönzésével, szükség esetén – élve a jog adta lehetőségekkel és eszközökkel – a biztonságot szolgálni hivatott szabályok kikényszerítésével. Felelőssége kiterjed arra is, hogy a közlekedés résztvevőit körbevevő környezet ne csak hogy ne akadályozza, hanem kifejezetten segítse a biztonságos közlekedést.¹⁰

A szóban forgó *kontrolltevékenység két szinten* valósul meg: *absztrakt* formában akkor, amikor a biztonságos közlekedés irányelveit határozza meg, vagy ha ez kompetenciáját egészben vagy részben meghaladná: részt vesz azok elkészítésében és végrehajtásában. Ilyen feladatot lát el például akkor, amikor akár jogszabály-előkészítés, akár végrehajtás során a járműbiztonság szempontjait érintő kérdések alkotják munkáját. Az előbbinél fajsúlyosabb példaként szolgálhat a forgalomszervezési szempontok elvi és gyakorlati kidolgozásában való közreműködés. *Konkrét* formáját jelenti a preaktív rendőri tevékenység az utakon, mégpedig két minőségben: ennek egyik formája, amikor például a járőrök személyzete pusztán jelenlétével készíti a közlekedés résztvevőit a szabályok betartására; másik formája, amikor a járőr intézkedik, szükség esetén megbünteti a normaszegő résztvevőt.¹¹

A *feladat megvalósításának minőségéről* szólva szükségesnek látom ismét Finsztert idézni, aki szerint „*A változó magyar rendszet jelenleg olyan szolgálatok képét mutatja, amelyek a működőképesség megőrzését és javítását rövidtávra biztosító intézkedések sorát élték át*”¹². Ebből az következett, hogy a rendőrség szervezetén belül a közlekedésrendszet (és ezen belül a forgalom-ellenőrzésnek nevezett forgalomfelügyeleti részleg) nem vagy csak rövid időre tudta stabilizálni helyét, működési területét, ebből következően feladatkörét. Szakmai körökben közismert tény, hogy időről időre a közlekedésrendszeten dolgozókból verbuválódott az a tartalékállomány, amelyik bárhova bevethető volt. Így gyakran kapták feladatuk a közrendvédelmi fel-

10 Több mint másfél évtized óta ezt a felfogást követi korábban a Rendőrtiszti Főiskola, majd a Nemzeti Közszerződési Egyetem Rendészettudományi Karának oktatási tematikája, amelyik a forgalomszabályozás, a forgalom-ellenőrzés és a forgalomirányítás témaköreivel foglalkozik.

11 Nem nehéz belátni: más feladatkörben ugyanezeket a tevékenységeket látja el a közbiztonsági feladatokkal megbízott rendőrségi részleg.

12 Finszter Géza: A változó rendszet és a rendészettudomány. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.): Tanulmányok „A változó rendszet aktuális kihívásai” című tudományos konferenciáról. Pécs, 2013, 11. o. [Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XIV.]

adatok ellátásán túl például az őrizetesek szállítását („mert ti úgyis autóval közlekedtek”) csakúgy, mint a különféle őrszolgálatokat.

A *forgalom-ellenőrzés* természetesen a forgalomfelügyelet kiemelt fontosságú területe, amelynek határait – túl a már említett látható jelenléten – két tényező határozza meg: egyrészt az ellenőrzéshez rendelkezésre álló technikai és jogi *eszközök*, másrészt – a rendelkezésre álló jogi környezetben – az elkövetett szabályszegés *bizonyíthatósága*.¹³ Megállapítható, hogy jogállami körülmények között a rendőrség lehetőségei meglehetősen szűkre szabottak. A tapasztalatok azonban azt is mutatják, hogy még ezek egy része is kihasználatlan, sőt bizonyos esetekben kifejezetten kontraproduktív. E megállapítás alátámasztására számos példa volna felhozható, kezdve a forgalomirányító jelzőlámpa sárga jelzésén áthaladók büntetéssel fenyegetésétől a sebesség-ellenőrző készülékek többirányú rendellenes működéséből adódó téves büntetékiszabásokon át a sebesség-ellenőrzés korszerű módszereinek (például átlagsebesség-mérés) mellőzéséig. Ezekre a tényekre azért szükséges felhívni a figyelmet, mert aligha vonható kétségbe az az állítás, hogy a motorizáció minőségi átalakulását a rendőrségnek folyamatosan figyelemmel kell(ene) kísérnie, és a kihívásokra válaszokat kell(ene) adnia. Ezeknek csak egy része szűkíthető a forgalom-ellenőrzés tárgykörére. Bőven vannak már ma feladatok a forgalomfelügyelet különféle területein, így elsősorban a forgalomszervezés körén belül.¹⁴

Javaslatok a forgalomfelügyelet tökéletesítéséért

Korinek László úgy véli, hogy a rendészettudományban – egyebek mellett – szükség van az interdiszciplináris megközelítésre, valamint a tudományos teljesítmények objektív mérésére alkalmas fórumok megteremtésére. Ilyenként hivatkozik a szerző a Cepolra, amely 2007-es tanácskozásán hitet tett a rendészettudomány fontos küldetése mellett az alkotmányos jogállamban¹⁵. A

¹³ A közigazgatási eljárásokban a bizonyítás általános kérdéseiről lásd bővebben Szilvássy György Péter: A tényállás tisztázása és a bizonyítási eljárás. In: Rixer Ádám (szerk.): Közigazgatási jog. 2. kiadás. Novissima Kiadó, Budapest, 2013, 188–189. o.

¹⁴ A legnagyobb változás előtt nyilvánvalóan az új módon közlekedni képes (immár a vezetői ülésben is csak utasként helyet foglaló személyek által felügyelt) autók szabályos közlekedésének ellenőrzése, szükség esetén az új világ újfajta baleseteinek kivizsgálási metodikája, ennek folyamányaként a felelősség megállapítása áll. Lásd erről még <http://profitline.hu/hircentrum/hir/338087/Huawei:-az-autoink-lesznek-a-kovetkezo-okoseszkozok>

¹⁵ Korinek László: Kriminológia I. Magyar Közlöny- és Lapkiadó, Budapest, 2010, 277–278. o.

közlekedésrendészet az a diszciplína, amelyik ezt az állítást és kívánalmat megerősíti.

Magyarország közlekedésbiztonságának alakításában évek óta mérce lehet az Európai Unió ebből a szempontból irányadónak tekinthető országainak példája, hiszen a gyakorlati munkában (ezen belül eminensen a forgalom-ellenőrzésben) ennek a Tispol-kooperáció keretében sok évre visszanyúló hagyománya van.¹⁶ Kíváncsnak tűnik, hogy a jövőben a Cepol és a Tispol együttműködésében nyíljon lehetőség a közlekedésbiztonság területén a rendőrség elméleti és gyakorlati tevékenységének összefogására nem utolsósorban azzal a céllal, hogy ennek eredményei a közlekedésrendészeti oktatásban szervesen integrálhatók legyenek.

A Tispol célkitűzésével egyezően helyénvalónak látszik az eddiginél nagyobb súlyt fektetni egyrészt a halálos kimenetelű balesetek, másrészt a balesetekben meghalt személyek számának csökkentésére. Ennek legfontosabb előfeltétele a balesetigóc-kutatás és -feltárás¹⁷ általánossá tétele, és a rendőri preaktivitás (ideértve a szolgálatvezénylés) ennek megfelelő megteremtését.

A Tispol-akciók nagy értéke az összehangoltság és az, hogy az EU számos országában egyszerre azonos típusú közlekedési veszélyre összpontosítanak. Ez azonban nem léphet a rendszeres, honi magatartást befolyásoló rendőri jelenlét helyébe, aminek legfontosabb rendeltetése, hogy – az ember egyik legfőbb jellemvonását: az egyéniség kiélésének vágyát – képes legyen úgy csatornázni, hogy ezáltal sikerüljön elérni a közlekedésbiztonság fontos elemének megfelelő: a feltűnésmentes, a másokhoz minél inkább alkalmazkodó, azaz minél homogénebb közlekedési mozgást.

¹⁶ Magyarország az EU-csatlakozás évében, tehát 2004-ben vált a Tispol teljes jogú tagjává. Az Európai Közlekedésrendészeti Hálózat (European Traffic Police Network), azaz a Tispol célja, hogy európai szintű közúti ellenőrzésekkel is hozzájáruljon az Európai Bizottság által meghatározott közösségi cél eléréséhez, amely szerint 2010 és 2020 között felére kell hogy csökkenjen a közúti balesetben meghalt személyek száma. A szervezet évente többször végez összehangolt közlekedésbiztonsági ellenőrzéseket a tagállamokban. Részletesebben lásd <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=942>. Az Európai Bizottság e szervezet működésének hatékonyságát (több más társszervezetével együtt) legutóbb a 2013-ban közzétett jelentésében hozta nyilvánosságra. Lásd http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/e-library/documents/policies/police-cooperation/general/docs/eandy_evaluation_of_aquapol_railpol_tispol_final_report_20130115.pdf

¹⁷ A balesetigóc-kutatásról részletesebb lásd például Irk Ferenc: Közlekedésbiztonság és bűnözéskontroll. KJK-Kerszöv, Budapest, 2003, 41–42., 99–102. o.; Berta Tamás: Baleseti góckutatás, baleseti adatbázis megbízhatóságának továbbfejlesztése: az EuroRAP program hazai megvalósításának előkészítése. KTI Nonprofit Kft., Budapest, 2010.

Számos országban a balesetek megelőzésének alapjául szolgál – *rendőr által vezetett szakértői team* közreműködésével¹⁸ – a baleseti helyszíneken az úgynevezett másodlagos balesetelemzés. Az e célra létrehozott csoportok tagjai az egyes országok vagy azok régióinak súlyos baleseteit típusaik szerint (mint például gyermekbalesetek vagy tehergépkocsi-balesetek), általában a biztosítócégek által finanszírozottan és a *hatósági vizsgálatoktól függetlenül* a balesetek helyszínén jogi, orvosi, mérnöki, pszichológiai vagy egyéb megközelítésből, strukturált kérdőívek segítségével próbálják megérteni. Az összegyűjtött tapasztalatok ismeretében a teamnek a szokásos felületi (például a konkrét szabálysértés megnevezésére korlátozott) hibafeltáráshoz képest nagyobb esélye nyílik komplex magyarázatot találni a balesetek gyakran felderítetlenül maradó tipikus okaira abból a célból, hogy személycsoportokhoz, járműtípusokhoz vagy éppen útviszonyokhoz kötötten tehessenek javaslatokat a biztonság növelésére. Ahol ezt a rendszert bevezették, ott a vizsgálatok eredményei jelentős segítséget nyújtanak a célirányos prevenciónak, ezen belül a hatékony rendőri munkának.

És az oktatás?

E sorok írója egészen a legutóbbi évig bezárólag több mint másfél évtizedet töltött el azzal, hogy saját kutatási és több európai közlekedési rendőrségtől az ezt megelőző évtizedek alatt begyűjtött ismereteit megkísérelje átadni a magyar felsőfokú rendőrképzés oktatási intézménye hallgatóinak. Az előzőekben (a teljesség igénye nélkül) felsorolt ismeretek és elvárások többsége része volt ennek az oktatási anyagnak. A kritikai észrevételeket is figyelembe véve joggal kérdezheti az olvasó: akkor lehet-e, van-e sikerélménye az oktatónak?

A válaszom sajnos csak korlátozott mértékben igenlő. Ennek okai szerteágazók, ezúttal csak néhány szempontra hívom fel a figyelmet. Elsőként áll-

¹⁸ Erre lásd például Multidisciplinary Accident Investigation Teams (MAIT). California Highway Patrol, [https://www.chp.ca.gov/programs-services/for-law-enforcement/multidisciplinary-accident-investigation-teams-\(mait\)](https://www.chp.ca.gov/programs-services/for-law-enforcement/multidisciplinary-accident-investigation-teams-(mait)); az ENSZ keretei között: Multidisciplinary crash investigation. United Nations Economic and Social Council, 10. January 2014. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-2013-6-Rev1e.pdf>; Finnországból: Inkeri Salo – Kalle Parkkari – Pekka Sulander – Esko Keskinen: In-depth on-the-Spot Road Accident Investigation in Finland. 2nd International Conference on ESAR „Expert Symposium on Accident Research“. Reports on the ESAR-Conference on 1st/2nd September 2006 at Hannover Medical School. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Fahrzeugtechnik, Heft F 61., S. 28. http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2012/466/pdf/In_depth_on_the_Spot_Road.pdf

jon itt ismét egy idézet Finsztertől¹⁹: „*Ami egészen bizonyos, az annak megállapítása, hogy a rendészetek modernizációjának általános feltételei nálunk nem jöttek létre. Nincs törekvés politikai konszenzusra a közrend és a közbiztonság területén, hiányzik a minőségi fordulat szakmai támogatása a rendészeti szervezetek részéről, végül nem alakult ki az a társadalmi igény sem, ami a szabadság és a biztonság egyensúlyára alapozza a rendvédelemmel szembeni elvárásait.*” Súlyos, ám igaz állítások. Valószínűleg az egész felsőfokú rendészeti oktatásnak ezek a problémák a legfőbb buktatói.²⁰ Rögtön ide kapcsolható egy másik megállapítás, amelyik szerint „*Az a rendészet, amelyik elutasítja a kutatói érdeklődést, azt kockáztatja, hogy rögtönző, szakszerűtlen és a politikai marketing szempontjainak kiszolgáltatott döntéseket kénytelen elszenvedni*”²¹.

Márpedig a magyar rendészeti vezetés mintha ezt tenné, mégpedig azáltal, hogy elvárásokat támaszt az oktatás tematikáját illetően.²² Ezzel a szemlélettel egybecseng a hallgatók több mint másfél évtizeden keresztül évről évre ismétlődő beszámolója: helyi szinten az ottani vezetőik azt plántálják a fejükbe, hogy végezzék el sikerrel tanulmányaikat, azután gyorsan felejtse- nek el mindent, amit a főiskolán hallottak, mert majd a „tethelyen” ők (már- mint a helyi parancsnokaik) megmutatják, milyen a jó rendőrtiszt.²³ Az egész- ben csak az a szomorú, hogy akik ezt ma hirdetik, azoknak tegnap ugyanezt mondták akkori főnökeik. Tehát valóban itt semmi se változik...

Mindezek után csak másodlagos kérdés, hogy immár több évtizedes táv- latban, megannyi strukturális irányváltást megélve mindmáig nem sikerült el-

¹⁹ Finszter Géza (2014): i. m. 59. o.

²⁰ Erről évekkel ezelőtt már részletesen kifejtettem véleményemet. Lásd Irk Ferenc: Hova és hogyan to- vább RTF? Egy civil gondolatmorzsái. In: Budaházi Árpád (szerk.): Tanulmányok Győrök Ferenc tiszteletére a rendészeti felsőoktatás köréből. RTF, Budapest, 2006, 92–100. o. Visszaolvasva az ak- kor leírtakat meg kell állapítanom, hogy a csaknem egy évtizeddel ezelőtt papírra vetett kritikai meg- jegyzéseim közül egyet se kell visszavonnom. A szakma nemes egyszerűséggel szóra sem méltatta az akkor megfogalmazott észrevételeimet. Egyik tény se tölt el örömmel.

²¹ Finszter Géza (2013): i. m. 11. o. A mondat második fordulatának alátámasztására álljon itt egy friss példa Miklósi Gábor: Az év bohózata a lefegyverzett horvát rendőrök ügye. Index.hu, 2015. szeptem- ber 19. http://index.hu/belfold/2015/09/19/lefegyverezes_horvat_rendorok_magyarbol/

²² Ennek ellenére meglepetést tudott okozni az egyik korábbi országos rendőrfőkapitány egy beszélge- tésen azzal az őszinte kijelentésével, hogy vagy azt oktatjuk, amit ők jónak tartanak, vagy a tisztí be- osztáshoz szükséges felsőfokú végzettség megszerzésére kiválasztott embereket nem a RTF-re, hanem valamelyik másik, „civil” egyetemre küldik, s ott finanszírozzák a tanulmányaikat.

²³ Ide illik Wolfgang Stangl Finszter által idézett mondata: „rendőri kultúrának fontos része az, amit köz- helyszerűen úgy fogalmazhatnánk meg: *felejtsd el, amit az iskolában tanultál, majd a gyakorlatban megmutatják neked, hogyan is mennek a dolgok*”. Lásd Wolfgang Stangl: A rendőrképzés gyakorlati és tudásszociológiai problémái. Belügyi Szemle, 2001/10., 10. o. Idézi Finszter Géza (2014): i. m. 230. o.

dönteni, hogy mi volna a korábbi Rendőrtiszti Főiskola, a jelenlegi Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Karának alapfeladata. Az iskola elvégzése után azonnal bevethető parancsnokok képzése? Ugyanilyen kvalifikációs vezetők kiképzése? Egyszerűen „csak” felsőfokú végzettséget s ezáltal tiszti rendfokozat megszerzésére lehetőséget adó képzés?²⁴ Továbbá: hogyan lehet azonos tematika mellett azonos színvonalú kimeneti tudást nyújtani

- egyrészt a gyakorlati munkában többéves, esetleg évtizedes rendőri tapasztalatokkal felvértezett tiszthelyetteseknek;
- másrészt a bármiféle rendőri szaktudást nélkülöző frissen érettségizett „null kilométeres” fiataloknak?

Meggyőződésem, hogy az egyetemi szintű oktatás elsődleges feladata nem a folyton változó szabályok épp aktuális állapotának beifláztatása, majd egy vizsgán annak minél pontosabb „felmondása”, hanem egyrészt rendszerintű összefüggések szabályozó erőinek megértetése és kritikai elfogadása, másrészt a figyelem felkeltése adott témakörön belül a várható új fejleményekre. Az oktatók ezeknek az ismereteknek és összefüggéseknek a megszerzésére és naprakész információként azok minél tökéletesebb továbbadására kellene hogy koncentrálnak. Ehhez természetesen részint az új ismeretanyag megismerésének vágyától fűtött oktatókra, az ilyen egyéniségeknak pedig az ismeretek megszerzésére szolgáló lehetőségek megteremtésére van/volna szükség. A jelenlegi oktatási óra- és adminisztrációs terhelés ezt csak igen szűk körben teszi lehetővé.²⁵ A korábban írtak szellemében szükség volna – hallgatók bevonásával, akik adott témában szerzett tapasztalataikat szakdolgozataik elkészítésében hasznosíthatnák – nemzetközi kutatásokban való részvételre. A témák kiválasztásakor alapvető szempontnak kell lennie, hogy a végtermék milyen módon hasznosítható közvetlenül vagy közvetve az oktatásban, ott milyen információ pótlására vagy korszerűsítésére alkalmas.

24 A tíz év előtti kérdés ma is aktuális: A hogyan (és hová) tovább kérdésekre adandó válasz jelenleg éppúgy tisztázatlan, mint az, hogy kiket és milyen feladatokra képezünk.

25 Az ismeretgyarapítás – hazai szinten – leginkább hasznosítható forrásanyaga ma a Belügyi Szemle, annak is visszatérően jelentkező tematikus számaiban olvashatók. Az itt található információk feldolgozásának azonban már oktatói-hallgatói együttműködésben kellene megvalósulnia. A külföldi szakirodalom immár nagy számban érhető el az interneten, aminek feldolgozásához már sok időre van szükség – és kielégítő szintű nyelvtudásra is. A külföldi oktatási intézményekkel való – nem protokolláris, hanem valódi munka – kapcsolattartás szükségességét azonban ezek az információszerzési források nem pótolják.

Összegzés

A gyors gazdasági és társadalmi változásokhoz adekvát módon alkalmazkodó rendőrségre van szükség. Ennek a közlekedést felügyelő rendőri erők leginkább akkor tehetnek eleget, ha annak struktúrája és tudása jól igazodik a várható kívánalmakhoz.

Az egyes szakfeladatok számos specialitással jellemezhetők, amelyek érvényre juttatása megfelelő személyi és műszaki állományt igényel. Ezért látszik célszerűnek a közlekedés rendőrségi felügyeletét három szinten megszervezni: az autópálya-rendészet, a közlekedés specialitásaihoz igazodó, szükség esetén több megyén átívelő (tehát regionális) közlekedésrendészet, valamint a fővároson (ahol eddig is így volt) és a megyeszékhelyeken túlmenően a nagyobb városok szintjén is a közrendvédelemmel szoros együttműködésben megszervezendő, ám az önkormányzatok alá rendelt lokális közlekedésrendészeti egységek. Ennek indoka az lehet, hogy a felsorolt három szervezeti elem alapvetően eltérő problémák gyors feltárására és reagálására volna hivatott, ezért az ott szolgálatot teljesítő vezetők és beosztottaik más-más speciális feladatokra kaphatnak *naprakész ki- és továbbképzést*. (A bővebb indokolást nem látom szükségesnek. A közlekedésrendészet ilyen krízishelyzetet már többször megélt, és a kapkodó átszervezésekből mindig rosszul jött ki. Legyen elegendő az önálló autópálya-rendészet megteremtésével-megszüntetésével kapcsolatban a nem is távoli múltba visszanyúló elmentés döntésekre hivatkoznom.)

A rendészettudományi kar közlekedésrendészeti oktatói ennek a szemléletnek az élén állhatnak, és ez az intézmény alkalmas lehet arra, hogy új szemlélettel elsőként kínálják meg a jövő gyakorlati szakembereit. Ez természetesen csak akkor lehetséges, ha a tudományos elméleti és a gyakorlati szakismeretek összefonódása lehetővé válik, és a kar, illetve annak rendészeti tanzékei autonóm módon gondolkodhatnak és cselekedhetnek, és nem lesznek szorgos végrehajtói a mindenkor rendőrség vezetőinek. Ennek érdekében az oktatói kar összetételének bizonyos átstrukturálására is sor kerülhet²⁶, hiszen a Rendőrtiszti Főiskola rendszerváltozás óta eltelt időszak arra már több esetben bizonyosságul szolgált, hogy akár a legfelsőbb, akár az alsóbb vezetői

²⁶ Sem a teljes karon, sem annak egyes szaktanszékein nem szerencsés az a gyakorlat, hogy csak a rendőrség hivatásos állományába tartozó (s így módon a rendőrségi hierarchiához alkalmazkodni köteles) tisztek átvezénylésével töltődik ki az az űr, ami abból adódik, hogy az egyébként erre a feladatra alkalmas civil személyek kizárólagos főállásban ettől a munkától hagyományosan távol tartják magukat, már csak az előbbi csoportba tartozókhoz képest méltánytalanul alacsony közalkalmazotti fizetés miatt is.

szinteken nem feltétlenül a pozíciót akár kinevezéssel, akár pályázat útján elnyerő rendőrtiszt tudta a legmagasabb színvonalon ellátni a feladatát.

Tekintettel arra, hogy ezen a szakterületen az egykor megszerezett ismeretek nagyon gyorsan elavulnak, feltétlenül indokolt volna, hogy az intézmény szervezett formában gondoskodjon korábbi hallgatóinak (akik közül időközben számosan vezetői beosztásba kerültek) a továbbképzéséről. Ez azt jelenti, hogy az oktatók azokat az ismereteket adhatják tovább korábbi hallgatóiknak, amelyeket azok távozása után építettek be az alapképzés tananyagába. A „visszahívás” során arra is lehetőség nyílhat, hogy a korábban fontosnak tartott, ám a gyakorlatba még át nem ültetett ismereteket a visszalátogató felfrissítse, újabb érvekkel támassza alá, s információkhoz jusson arról is, melyek a korábban megismert fontos feladatok késedelmes megvalósításának okai.²⁷

És végül: kíváncsún tartom, hogy a jelen tanulmány bevezető sorai előtt olvasható idézet e szervezetben mielőbb a múlt emlékévé váljon.

²⁷ Esetleges félreértések megelőzése érdekében hangsúlyozom: ennek a javaslatnak semmi köze nincs a mesterképzéshez.